L'actualité non-officielle de l'œuvre de Jacques Martin

Enfants d'Alix

HORS SÉRIE - SPÉCIAL FÊTES 2005-2006 HS

NUMÉRO SPÉCIAL NOËL

Lefranc et l'automobile

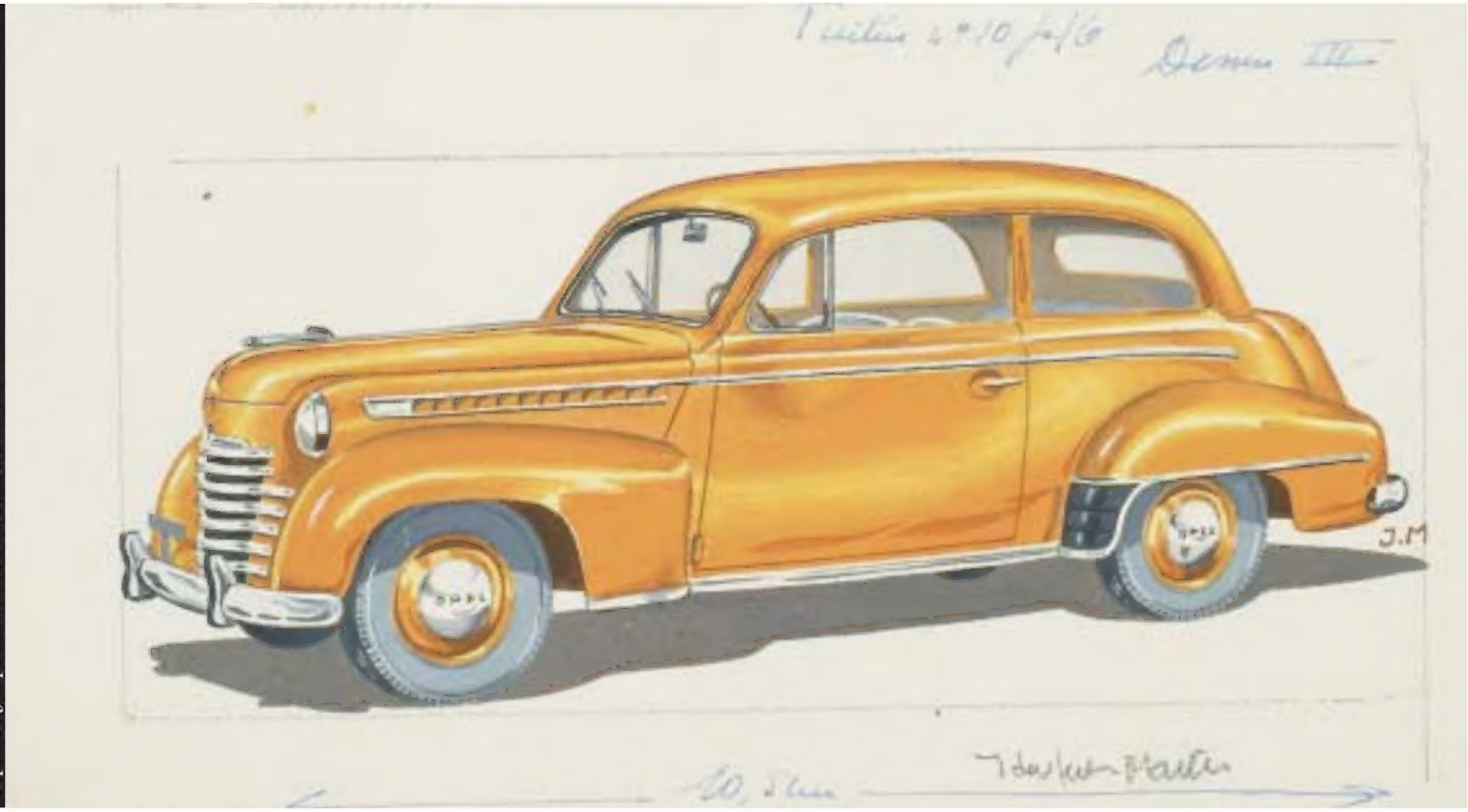
PREMIÈRE PARTIE : LE JOURNAL TINTIN

Merci à Philippe Queveau pour sa collaboration

L'**Automobile** par J. Martin *du* ***Journal de Tintin*** *à l'**Ouragan de Feu***

Opel Olympia
Encre de chine et aquarelle réalisée pour le journal de Tintin. Rubrique : Chronique de l'auto. Année 1950. Format 22,6 x 13 cm. Présentée systématiquement en noir et blanc dans sa version imprimée.

Vivant à la campagne et collectionneur d'automobiles, Jacques Martin, n'a curieusement jamais possédé la fameuse Alfa Romeo Giulietta *de l'*Ouragan de Feu *et du* Mystère Borg, *même s'il a eu l'occasion de la piloter parfois. L'homme qui a su immortaliser, par le dessin, ce mythique véhicule piloté par les mains expertes de Guy Lefranc, s'est toujours refusé d'investir dans cette sportive italienne pourvue de seulement deux place, alors qu'il était jeune père de famille...*



Opel Olympia - Année 1950 - Journal Tintin

Le 28 octobre 1948 restera une date clé dans l'Histoire de la Bande Dessinée franco-belge… Après deux années de diffusion réduite au seul territoire belge francophone, naissait enfin la version française de l'hebdomadaire du *Journal Tintin*. Son lancement sur un marché de près de 45 millions d'habitants (chiffres de l'époque) allait donner un essor international considérable au célèbre reporter à la houppette. Le succès fut immédiat et sa pérennité fut assurée par ce véritable appel d'air commercial.

Le 28 octobre 1948, fut aussi un jour mémorable pour un autre personnage de la bande dessinée : Alix. Cette date correspond à sa première publication dès le numéro un du *Tintin journal français*. Présenté sans grandes illusions quelques semaines plus tôt à Raymond Leblanc (alors rédacteur en chef du Tintin belge), Jacques Martin fut surpris d'apprendre par un télégramme - lors d'un séjour dans les Vosges - que sa première planche était publiée dans l'hebdomadaire et qu'il faisait désormais partie de la petite équipe très réduite (moins de 10 auteurs) et

Renault Frégate 11 CV
Encre de chine et aquarelle réalisée pour le journal de Tintin.
Rubrique : Chronique de l'auto.
Année 1950. Format 20,8 x 14, 2 cm

Tintin France n°1
Couverture d'Etienne Le Rallic
*Première apparition d'***Alix**
et de la **Chronique Auto**
Lancé sur le marché français deux ans après sa création en Belgique, sa diffusion allait donner un essor considérable aux productions d'Hergé. Son succès - immédiat - allait profiter à tous les autres auteurs du journal de Tintin, le jeune et débutant Jacques Martin compris.
Numéro 1 - 28 octobre 1948.

Chronique(s) de l'Automobile - Journal de Tintin 1948-1953

pourtant prestigieuse de l'Ecole dite « de Bruxelles »... Se retrouver au sein d'un groupe de pionniers aussi talentueux tels qu'Hergé, Edgar Pierre Jacobs, Paul Cuvelier ou d'Etienne Le Rallic, laissait augurer une carrière prometteuse. Le choix de Raymond Leblanc s'est avéré être visionnaire puisque près de 60 années plus tard environ 12 millions d'albums d'Alix et 7 millions de Lefranc ont été vendus, les créations de Jacques Martin sont toujours sous le feu de l'actualité avec le succès légitime que l'on connaît...

Pourtant ce 28 octobre 1948 et toujours dans ce même *Journal Tintin*, une page rubrique automobile, composée d'une illustration réalisée au lavis accompagné d'un petit texte pédagogique, est, cette fois ci, passée un peu aux oubliettes... Elle a pourtant scellé la clé de voûte du parcours professionnel de Jacques Martin. Restée longtemps en gestation au sein du journal, cette rubrique (auto et aviation) n'avait pas été développée, par manque de temps et d'auteur disponible. « Le nombre de dessinateurs du Journal de Tintin était extrêmement réduit et le rythme de parution d'un hebdomadaire ne laissait pas beaucoup de temps libre

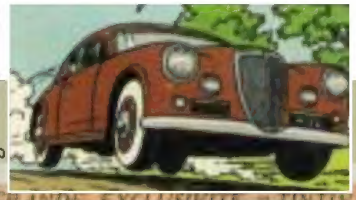
La Chronique de l'Auto
Remarquable par son traité graphique réaliste, cette rubrique se distinguait des autres revues pour enfants parce qu'elle abordait le sujet de l'automobile (ou de l'aviation) autrement que pour son aspect purement décoratif. Chaque illustration était accompagnée d'une véritable analyse journalistique ainsi que de ses caractéristiques techniques.

Une innovation pour l'époque.
Tintin belge 1948 - **n°49** *- page 12*
Tintin belge 1949 - **n°20** *- page 12*
Tintin belge 1950 - **n°07** *- page 12*

Une passion pour les *belles italiennes*

La Lancia Aurelia Liège-Rome-Liège 1953

La dernière illustration de Martin proposée pour sa chronique automobile dans le journal (octobre 1953). C'est ce modèle dans une version un peu moins "rallye", l'Aurelia B20 qui servira au chauffaud italien dans l'*Affaire Tournesol* (1954-1955)...



Hergé - Moulinsart

Alfa Romeo 1948

La *Giulietta* (ici dans sa version ancestrale pour le journal Tintin) représente l'archétype de la berlinette de sport italienne des années 50 avec en prime un design très réussi et un moteur de feu… Pour un journaliste trentenaire, dynamique, moderne, séducteur et célibataire, c'est l'outil de travail idéal pour échapper aux griffes de Borg...

L'iconographie

Absolument considérable et basée sur l'accumulation jour après jour de documents issus de la presse, de plaquettes promotionnelles, de photos personnelles...

à un auteur pour pouvoir mettre cela en place » précise le père d'Alix, « et pourtant, j'ai proposé de m'occuper de ces rubriques pour le Journal de Tintin et ce, en parallèle avec ma propre production d'Alix et des autres magazines sous le pseudonyme de Marleb… Ma charge de travail était colossale à cette époque ! » Résultat : toutes les trois semaines environ, une page composée d'illustrations - techniquement irréprochables - réalisées à l'aquarelle ou au lavis, parfois à l'encre de chine et accompagnée des caractéristiques techniques du ou des véhicules. Son choix se portait majoritairement vers des modèles d'outre-atlantique, dans un premier temps, la reconstruction d'après-guerre en Europe ne laissait pas beaucoup d'offres en matière de nouveautés. De 1948 jusqu'au début 1953, Jacques Martin est peu à peu devenu le Monsieur Auto & Aviation du *Journal Tintin* - la marine étant le domaine réservé de Bob de Moor - et ce statut de dessinateur-journaliste lui permettait d'ouvrir toutes les portes des concessionnaires et constructeurs du royaume de Belgique. Ses sources de documentations accumulées méthodiquement années après années sur ces thèmes – encore visibles chez Jacques Martin – sont absolument considérables par la quantité.

Tintin Belgique n° 21

Le 21 mai 1952

La Grande Menace

Une génération de lecteurs du *journal Tintin* restera marquée à jamais par l'omniprésence et par le traité toujours réaliste de l'aviation et de l'automobile au sein de ce premier récit de Lefranc.

Dans la structure même du récit, ils font figure de personnages...

La Grande Menace - 1952

La Grande Menace et l'automobile

En 1952, Martin se lance dans un nouveau chantier pharaonique : la première aventure de Guy Lefranc – clone contemporain d'Alix l'intrépide — où l'omniprésence de la voiture fait partie intégrante du scénario, elle compose le récit en étant elle-même élément de l'intrigue. Fort de ses cinq années d'expériences en matière de dessin automobile, Martin ne se prive pas d'utiliser son savoir-faire d'expert et il ne rechigne pas à dessiner des scènes complexes avec toutes sortes d'engins volants, roulants ou flottants. Il se fait plaisir. *La Grande Menace* est un chef d'œuvre de la Ligne Claire, tant par ses prouesses techniques que pour son dynamisme narratif. Le succès a été immédiat tant sur le plan commercial que professionnel. Succès commercial d'abord, parce la diffusion de cet album imprimé à près de 60.000 exemplaires dès son premier tirage a été longtemps une des meilleures ventes en bande dessinée. Succès professionnel, d'autre part, parce que Hergé impressionné par les prouesses graphiques de Martin lui propose rapidement de travailler à ses côtés au sein des studios Hergé. Proposition acceptée en novembre 1953 après quelques semaines de réflexions et de négo-

La Grande Menace

En 1950, l'offre proposée sur le marché par les constructeurs automobiles reste extrêmement restreinte, quelques berlines, pour beaucoup importées des Amériques, quelques tractions Citroën ressuscitées d'avant-Guerre, quelques austères routières de Peugeot (202 ; 203) ou Renault (4 CV, Juva Quatre) et c'est à peu près tout. Dans ce contexte Guy Lefranc reste limité dans son choix. Dans la *Grande Menace*, il roule avec ce qu'il y a...

Tous les Chromos *Voir et Savoir*

Amorcés sous forme de chroniques dans le Journal Tintin *dès 1946, les chromos ont connu leur véritable essor en 1953 au moment de l'apparition des points Tintin. Environ 300 chromos ont été publiés de 1953 jusqu'à leur arrêt brutal au début des années 60. Pourtant d'autres séries (les automobiles de 1900 à 1914, puis de 1914 à 1939, etc...) étaient en prépation et n'ont jamais dépassé le stade du crayonné. Seront-elles publiées un jour ?*

Le Chemin de Fer Première Série
Direction historique et technique : Edgar P. Jacobs, puis Jacques Martin.
Seuls 6 chromos parus

Version italienne
Direction : Jacques Martin. Assisté de Roger Leloup et Michel Demaret
3 chromos spécifiquement créés pour l'Italie en plus 60 déjà réalisés.

L'Aérostation des origines à 1940
Direction historique et technique : Edgar P. Jacobs, puis Jacques Martin.
60 chromos parus

La Marine des origines à 1700
Direction : Jacques Martin. avec Georges Fouillé
Réalisation : Bob de Moor
60 chromos parus

L'Aviation des origines à 1914
Direction : Jacques Martin. Assisté de Roger Leloup et Michel Demaret
60 chromos parus

L'Aviation La Guerre 1939-1945
Direction : Jacques Martin. Assisté de Roger Leloup et Michel Demaret
60 chromos parus

L'Automobile des origines à 1900
Direction : Jacques Martin. Assisté de Roger Leloup et Michel Demaret
60 chromos parus

La Marine de 1700 à 1850
Direction : Jacques Martin. avec G. Fouillé et M. Matikhine
Réalisation : Bob de Moor
60 chromos parus

ciations. Albert Weinberg (le futur père de *Dan Cooper*), rentré au journal dès 1952, se charge de reprendre partiellement ses rubriques, suivit, peu après, d'un autre futur célèbre dessinateur Jean Graton (*Michel Vaillant*). Ces auteurs lanceront eux-mêmes leurs propres séries laissant la photographie remplacer progressivement l'illustration automobile.

L'Age d'Or du Journal

De 1952 à 1956, les collaborateurs du journal de Tintin passent d'une douzaine à une quarantaine de personnes. Le journal est en pleine expansion, ses ventes décollent et son niveau est de très grande qualité. Pour assoire la notoriété déjà grande du Journal de Tintin à la fin des années 50, d'autres auteurs de la bande dessinée, tels : Uderzo, Franquin, Goscinny, Greg, Macherot, viendront compléter ses effectifs car y être présent devient une étape presque obligatoire dans le monde de la bande dessinée. Passer par là, c'est acquérir son titre son titre de noblesse. C'est l'âge d'Or de Tintin, de la création très haut de gamme, période faste qui durera jusqu'en 1968 environ.

Tintin France n°579
26 novembre 1959
L'Ouragan de Feu

Avec 350.000 lecteurs français dès le milieu de l'année 1949, le *journal Tintin France* dépasse de très loin, en lecteurs, son modèle belge.

Son succès n'est d'ailleurs pas sans poser quelques problèmes. Désormais, si la bande dessinée se crée toujours à Bruxelles, les décisions économiques se décident à Paris.

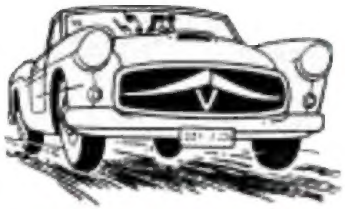
Les Chromos Voir et Savoir

En 1953, le Journal de Tintin avait imaginé un système de promotion commerciale par gain conçu sur la base de bons points (les chèques Tintin) que l'on découpait dans l'hebdomadaire, sur les albums produits par les éditions du Lombard ainsi que sur les produits alimentaires participant à cette opération. Les gains de ces ventes par primes étaient fixés en fonction de nombre de points récoltés (de la simple décalcomanie au puzzle en bois Tintin), les plus recherchés étaient les chromos « Tintin Voir et Savoir », sortes de grandes vignettes illustrant des thèmes comme Tintin et l'aviation, l'automobile, le chemin de fer, la marine, etc… Thèmes sur la vitesse très en vogue dans les années cinquante. Les chromos étaient expédiés par paquets de six vignettes que l'on collait ensuite dans un album conçu pour cet effet. La réalisation de ces illustrations, inaugurées dès 1946 (sous forme de chroniques) par E.P. Jacobs, est reprise très rapidement par le père d'Alix à la demande d'Hergé pour amorcer sa venue au sein des Studios. «*Jacobs était un dessinateur de génie, mais il était trop lent pour poursuivre sa propre production en parallèle*» précise Martin «*à mon tour j'ai repris la réalisation de*

Studios Hergé
L'heure du Thé

L'heure du Thé aux studios Hergé en 1958 avec l'équipe au grand complet : Bob de Moor, Jacques Martin, Baudoin Van den Branden, Hergé, Alexis Rémi, Josette Baujot, France Ferrari, Joël Azara, Roger Leloup et Michel Demarets. Cérémonial important où chacun pouvait s'exprimer, exposer son histoire, tester un scénario...

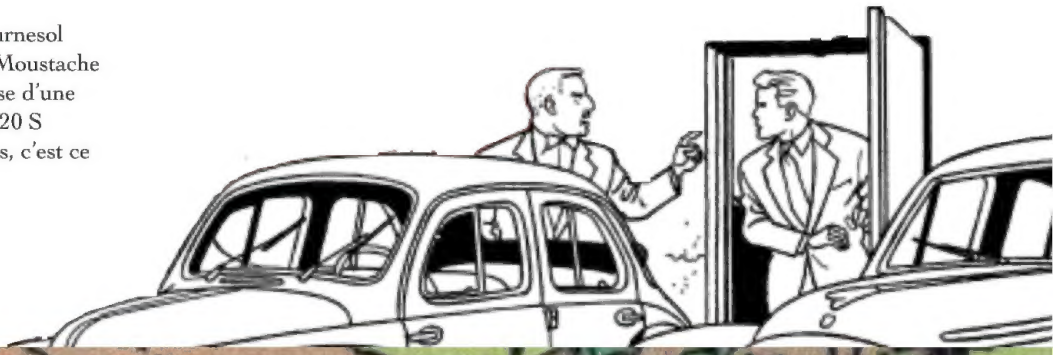
L'**Automobile** par Martin
du *Journal de Tintin* à l'*Ouragan de Feu*

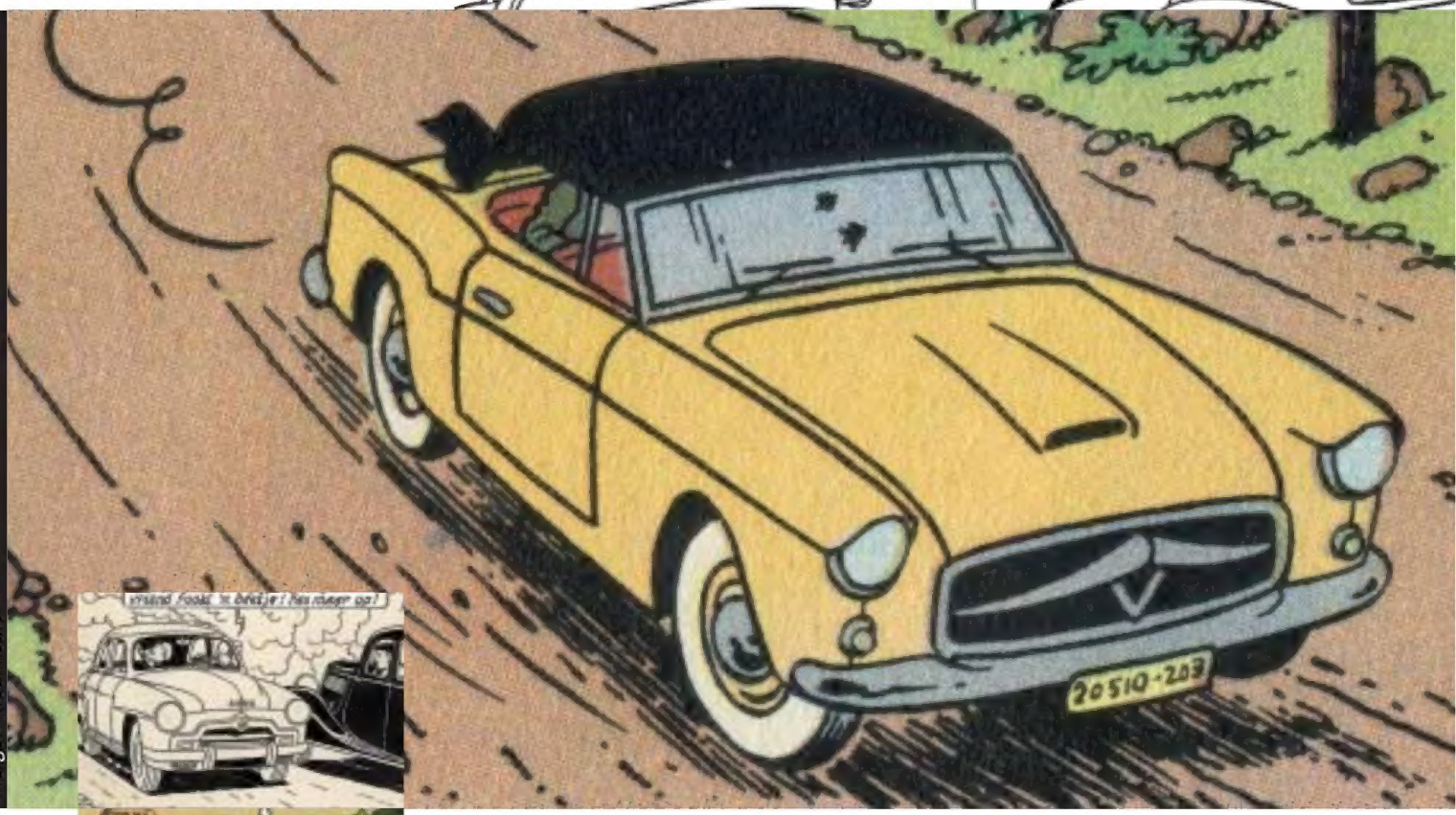


Hergé - Moulinsart

Le Cabriolet à Moustache de l'*Affaire Tournesol*

Créé de toutes pièces pour l'Affaire Tournesol (1954-1955), le Cabriolet à calandre à Moustache est un véhicule hybride croisé sur la base d'une Facel Vega (1955) et d'une Mercedes 220 S (1955). En matière de voitures sportives, c'est ce qu'il se fait de mieux à l'époque.





Hergé - Moulinsart

Hergé - Moulinsart

Répétitions de scènes

Simca Aronde et Traction Citroën entre La Grande Menace (1952-53) et l'Affaire Tournesol (1954-55), des choix qui se renouvellent dans une atmosphère de menace de guerre atomique.

ces fameux chromos pendant presque dix ans, j'ai dessiné plusieurs centaines de vignettes sur tous ces thèmes et de toutes époques confondues (sauf la Marine par Bob de Moor) qu'Hergé finalisait sur certains détails… » continue Martin, « *le succès des chromos était proprement hallucinant, chaque mois la rédaction du journal recevait des centaines de milliers de points Tintin et des filles avaient été engagées spécialement pour cette tâche… Puis au début des années 60, le système des primes à la vente à été dénoncé par éditeur concurrent, la loi a été modifiée et la diffusion des Chromos Tintin a malheureusement été abandonnée… Pourtant j'en ai dessiné des avions et automobiles de toutes époques… J'étais devenu intarissable sur le sujet !* »

L'automobile au cœur des aventures de Tintin

Toujours à partir de 1953, Jacques Martin et Bob de Moor participent pleinement à l'élaboration des albums de Tintin (de l'*Affaire Tournesol* à *Vol 714*). Sur des scripts bien précis d'Hergé, les tâches des collaborateurs étaient prédéfinies mais pas forcément immuables. L'apport de Martin sur les découpages, sur les scenarii, sur les dessins des personnages a été

Tintin France n°815
4 juin 1964
Le Mystère Borg
Réalisée à l'encre de Chine et mise en couleurs par Jacques Martin lui-même, cette illustration est considérée par beaucoup de lecteurs de Lefranc, comme l'une des plus belles réalisée par Jacques Martin pour le Journal de Tintin.

Studios Hergé
Tintin au Tibet 1960
Réunion de travail sur l'élaboration de "Tintin au Tibet", appuyée sur une solide recherche de documentation. Avec de Bob de Moor, Hergé, Josette Baujot, Jacques Martin et Baudoin Van den Branden.

incontestable. Tout aussi indéniable : les décors étaient pratiquement toujours de la main de Bob de Moor. Avec cependant deux exceptions appliquées invariablement tout au long de ces années : automobiles et avions sont systématiquement de la main du père de Lefranc (excepté l'avion à réaction *Carreïdas* de Roger Leloup dans *Vol 714*).

Il est très amusant de recenser toutes les autos dessinées durant cette période (1952-1955), sorties tout droit des archives de Jacques Martin. Il privilégie les véhicules qu'il affectionne particulièrement, abandonnant progressivement les modèles américains au profit de modèles européens plus en vogue au milieu des années 50. Par exemple : la *Lancia Aurelia* de la rubrique auto du *journal Tintin* (Mars 1953) est reprise pour un chauffard milanais dans l'*Affaire Tournesol* (1954), la Simca Aronde de Guy Lefranc est réexploitée (modèle identique) comme taxi à Genève pour Tintin, la Peugeot 202 de l'épouse de Jacques Martin est dessinée partout où c'est possible dans Tintin ou dans Lefranc. Dès qu'il le peut, il place le véhicule de son cru, le cabriolet sportif dont il rêve, la vieille Traction Citroën plus répandue, à la fois nerveuse et démodée, que les films de gangsters utilisent abondement, ou alors,

Europ Assistance et Citroën et la BD

Réalisées par Jacques Martin en 1983-1984, bien longtemps après avoir cédé le dessin de Lefranc à d'autres brillants collaborateurs tels que Bob de Moor et Gilles Chaillet au début des années 70, ces illustrations publicitaires soulignent l'attachement particulier qu'éprouve le père de Lefranc au dessin automobile. A droite : Campagne affiches Europ Assistance, format 50x60 réalisée par publicis en 1983. Ci-dessous : illustrations réalisée pour un porte-folio édité pour Citroën à 650 exemplaires des Editions la publicité française de 1984, contenant 11 sérigraphies d'auteurs différents.

dès que le scénario d'Hergé le lui permet, un véhicule créé de toutes pièces. L'exemple le plus connu restera la création du cabriolet jaune avec la calandre « à moustache » qu'utilisent Tintin, Haddock et Tournesol pour fuir la prison du régime de *Plesky Gladz*... Voiture culte par excellence, espèce de mélange hybride issu d'une Mercedes et d'une Facel Vega... S'il y a création automobile, il n'y a pas de gratuité dans la conception chez Martin, tout véhicule doit être vraisemblable dans son traité. La très solide documentation accumulée pendant des années reste la base de son travail. C'est là sa force. C'est aussi en partie pour cela que Bob de Moor ne dessinait pas beaucoup d'avions ou d'autos dans Tintin (Sauf l'Ile Noire et Les Picaros) car «ses véhicules étaient souvent trop *comics* précise Jacques Martin, «et son domaine de prédilection, c'était la marine !» Ce qui n'empêchera pas ces deux vieux complices de se compléter merveilleusement au cours de leurs longues carrières.

A suivre : les plus belles automobiles de Lefranc.

DOSSIER SPÉCIAL PRÉPARÉ PAR
Christophe Fumeux - Philippe Queveau - Stéphane Jacquet - David Pitoiset et Jérôme Presti